

UTY 1938
OK XIV Nr 2

Cena egz. 90 gr.

POLSKI ZWIĄZEK ŻEGLARSKI
Warszawa, ul. Nowogrodzka 4 m. 21. Tel. 727-04.

KOMUNIKAT.

Polski Związek Żeglarski urządza w czasie od 27.II do 13.III.1938 r. kurs żeglarski na lodzie na Jeziorze Charzykowskim.

Kurs będzie obejmował szkolenie dla początkujących i trening regatowy dla zaawansowanych. W ramach kursu odbędą się eliminacje na międzynarodowe regaty w Tallinie (początek 25.III.1938 r.) w czasie których rozegrane będzie mistrzostwo Europy w klasie monotypu XV m. kw.

Uczestnicy kursu będą korzystać z 50% indywidualnej zniżki kolejowej.

Całkowity koszt kursu z przejazdami wyniesie około 100 zł.

Na kurs będą przyjmowani również niestowarzyszeni w miarę wolnych miejsc.

Szczegółowy program kursu zostanie rozesłany dodatkowo.

* * *

Zarząd Polskiego Związku Żeglarskiego na plenarnym posiedzeniu w dniu 27 stycznia br. przyjął [illegible] „Przepisy Techniczne P.Z.Ż.", które zostaną w czasie najbliższym wydrukowane i podane do wiadomości — poniżej podaje się następujące wyjątki z tych przepisów:

Przepisy Techniczne P.Z.Ż.

Część I § 1.

Na podstawie § 45 statutu P.Z.Ż. wydaje się niniejsze przepisy zawierające następujące działy: I rejestracje i opłaty, II przepisy pomiarowe, III przebudowlane.

Ustala się następujące klasy jolł mieczowych „A", skośnodenna 20 m. kw., kajutowa („L", „B"), monotyp popularny 8 m. kw. „V", „O", „M", „F" (regatowe 5 m. kw.), „S", „H", „E", „C" (kajutowe).

§ 3. *Termin ważności Przepisów Technicznych P.Z.Ż.* Przepisy Techniczne P.Z.Ż. wchodzą w życie z dniem 1.III.1938 r.

Postanowienia przejściowe.

1) Wszystkie jachty, których budowę rozpoczęto do dnia 1-go marca 1938 r. zostaną przyjęte do klas wg. przepisów obowiązujących do tego dnia, jeśli o rozpoczętej budowie P.Z.Ż. zostanie zawiadomiony na piśmie do dnia 30.III.1938 r.

2) Jachty zbudowane i przyjęte do klas wg. przepisów obowiązujących do dnia 1.III.1938 r. zachowują swą przynależność nadal, aż do wygaśnięcia prawa przynależności wg. przepisów Technicznych P.Z.Ż. Cz. II. § 6 i 7. Równocześnie Zarząd P.Z.Ż. zadecydował zamknąć zapisy w klasie „V" (starych 5 m. kw.) oraz „Z" (10 m. kw. skośnodenna).

Za Zarząd P. Z. Ż.

Sekretarz Generalny P. Z. Ż. W.-Prezes P. Z. Ż.
( ) *Jerzy Lisicki.* ( ) *C. Petelenz*, kmdr.

Książki nadesłane

SŁOWNIK MORSKI POLSKO-ANGIELSKO-NIEMIECKO-ROSYJSKI. Opracowany przez Komisję Terminologiczną Morską przy Polskiej Akademii Umiejętności w Krakowie. Zeszyt piąty. Nawigacja. Redagował Kański G. i Reyman A. — W. I. N. O., Warszawa, 1936 r. Cena zł. 12. — Zeszyt szósty. Praktyka morska. Redagował gen. M. Zaruski. — W. I. N. O., Warszawa, 1936 r. Cena zł. 8 —.

W roku 1929 Wojskowy Instytut Naukowo-Oświatowy przystąpił do wydania zeszytami dzieła opracowanego przez najwybitniejsze siły fachowe i obejmującego całokształt słownictwa morskiego.

Po czterech początkowych zeszytach Słownika, traktujących o „Statkach i teorii statku", „Statku żelaznym", „Statkach żaglowych, masztach, linach, żaglach" oraz „Portach morskich", W. I. N. O. wydał dalsze dwa, a mianowicie: „Nawigację" i „Praktykę morską".

Podobnie jak poprzednie, zeszyty wydane ostatnio dzielą się na pięciojęzykową, ułożoną działami, część zasadniczą oraz skorowidze.

Zeszyt piąty, tj. „Nawigacja" zawiera 1245 terminów z podziałem na następujące działy: nawigacja, astronomia żeglarska, locja, dewiacja, pływy, kształty dna morskiego, sygnały mgłowe oraz znaki konwencjonalne na mapach morskich. W zeszycie szóstym — poza praktyką morską — podane zostały manewry statku pod żaglami, terminy dotyczące łodzi okrętowych oraz inne. Terminów 586.

Na końcu zeszytów zamieszczono skorowidze rzeczowe: polski, angielski, francuski, niemiecki i rosyjski, ułatwiające orientowanie się w materiale pracy, oraz bardzo staranne rysunki z zakresu odpowiadającego omawianej terminologii.

Rozwój naszej floty oraz stosunków morskich czyni tego rodzaju dzieło wprost nieodzownym dla każdego, kto ma do czynienia z terminologią morską, a przede wszystkim dla oficerów marynarki handlowej i wojennej. Ze względu na skorowidze obce mogą korzystać z niego i cudzoziemcy.

Dzieło to przyczyni się do ujednostajnienia terminologii morskiej i oczyszczenia jej z naleciałości obcych, tak często niesłety, występujących w tej dziedzinie.

Kajakowcy krakowscy nie uznają komisarza

Mianowany przez zarząd główny Polskiego Związku Kajakowego komisarz okręgu krakowskiego inż. Rzeca zgłosił rezygnację z tego stanowiska, a to z tego powodu, że zarząd okręgu krakowskiego, oświadczył komisarzowi, że nie przekaże mu swych agend, czekając na dalsze dyrektywy PUWF i zarządu głównego PZK, do którego zarząd okręgu ponownie się odwołał.

Należy przypuszczać, że walny zjazd Polskiego Związku Kajakowego, który odbędzie się w dn. 20 lutego r. b. w Warszawie, będzie miał przebieg dość burzliwy.



ROK 14 WARSZAWA, LUTY 1938 R. № 2

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Przed wioślarskim Sejmikiem

Jesteśmy w przededniu jednego z najważniejszych wydarzeń w naszym świecie wioślarskim w przededniu Sejmiku. Doroczny walny zjazd polskiego wioślarstwa niestety nie zawsze i nie przez wszystkie kluby bywa należycie doceniany. Jakżeż niesłusznie. Jest to przecież jedyna okazja do wypowiedzenia wszystkich swoich większych i mniejszych bolączek, do ustalenia wytycznych na przyszłość. Kluby, które tak chętnie w ciągu sezonu wysuwają swoje zastrzeżenia pod adresem zarządu Związku — jakoś dziwnie łatwo zapominają o tym, że Sejmik jest jedynym właściwie terenem, na którym można te zastrzeżenia wysuwać, motywować i forsować swoje zdanie.

Wiemy dobrze, że nie brak bolączek w naszym wioślarstwie. Jesteśmy między sobą a zatym możemy szczerze i otwarcie porozmawiać na tematy, które nas szczególnie obchodzą. Ktokolwiek zabierze głos na Sejmiku powinien jednak zdawać sobie sprawę z warunków, w jakich nam obecnie przychodzi pracować. Kwestie finansowe nie są jedyną bolączką naszego wioślarstwa, choć są bolączką bardzo poważną. Naszym klubom brakuje dotkliwie taboru. Wiele z klubów posiada doskonały materiał ludzki. Przypomnieć tylko kluby akademickie, wileński klub harcerski i wiele innych. Nawet naszym czołowym klubom, które zdobywają mistrzostwa, brak nowych łodzi daje się bardzo we znaki. Skąd wziąć pieniędzy na wypełnienie luk, za co wysłać zawodników na regaty? Oto są pytania, które każdemu skarbnikowi z pewnością nie dadzą spać w ciągu sezonu.

Z wielu stron słychać, że związek winien dopomóc w tej pracy klubom i zdanie to nie jest pozbawione pewnej słuszności. Chodzi tylko o to skąd wziąć na te wszystkie potrzeby. Kasa związku oparta o wkładki członków t. j. klubów, zwykle bywa pustawa. Nie wystarcza nawet na opędzenie wydatków administracyjnych. Trzeba zatem zachodzić w głowę, szturmować do wielu instancyj, aby wreszcie wydostać pieniądze na wysłanie osad na mistrzostwa Europy itd.

Kwestię finansową w PZTW mogą rozwiązać jedynie i wyłącznie imprezy dochodowe, organizowane przez związek. Niestety, wiemy dobrze, że regaty nie ściągają tylu widzów co inne imprezy sportowe, a mistrzostwa w Bydgoszczy od szeregu lat już przynoszą deficyty.

W r. bież. jest nadzieja, że może będzie lepiej. Mecz wioślarski Polska-Węgry, który zostanie rozegrany w Polsce, powinien conajmniej się opłacić, zważywszy, że przecież rozmaite instytucje, pośrednio zainteresowane w meczu, dołożą trochę starań, by mecz ten stanął na odpowiednim [illegible]

Na tej jednak podstawie nie można budować przyszłości finansowej PZTW. Byłaby bowiem stanowczo za skromna. Jedyny narazie ratunek leży w ściągnięciu do klubów jaknajwiększej ilości członków. Członkowie ci i ich znajomi czy rodziny będą stanowili największy odsetek widzów na regatach a zatem z finansami będzie lepiej. Kluby więc muszą przeprowadzać energiczniejszą propagandę wśród mieszkańców miast, muszą udostępnić swoje łodzie rzeszom sportowców. Zadanie dla wielu klubów bardzo trudne, ale bardzo wdzięczne w efekcie.

Mamy poza tym wiele innych tematów „wewnętrznych". Gdyby poszukać w regulaminie regatowym to znalazło by się wiele spraw, które trzeba będzie poprawić i uzupełnić. Być może, że wiele z nich wyjdzie na jaw na Sejmiku, je-[illegible] jednak zdania, że regulaminu regatowego nie należy zmieniać i uzupełniać zbyt często, gdyż wówczas powstaje pewne zamieszanie i nie tylko zawodnicy ale i wytrawni działacze klubowi przestają się orientować we wszystkich szczegółach przepisów.

Inaczej ma się sprawa z uzupełnieniem tych regulaminów, których narazie PZTW nie posiada. Do tych należy przede wszystkim regulamin instruktorów. Został on niedawno już opracowany przez zarząd PZTW i będzie już w r. b. obowiązywał. Wprowadzenie instytucji dyplomowanego instruktora wioślarskiego jest koniecznym, jeśli się zważy, że coraz więcej klubów szuka dobrych sił trenerskich a także i instruktor-amator powinien wylegitymować się ze swych umiejętności przed powołaną do tego celu komisją.

Rzecz prosta, najłatwiej było by sprawę tę rozwiązać w ten sposób, że zorganizuje się kursy instruktorskie, po których przeprowadzi się egzamin uczestników i po tym mamy już takich instruktorów, którym możemy oddać pod opiekę naszą młodzież. Niestety, sprawa kursów przedstawia się trochę trudniej. Na pierwszy plan wysuwa się brak odpowiednich sił wykładowych. Nasz C.I.W.F. i studia W. F. w Poznaniu i w Krakowie nie interesują się wioślarstwem. Nieraz, celowo, czy nie, miesza się wioślarstwo z... kajakami. Być może, że gdy nasi zawodnicy, Verey i Ustupski, ukończą C.I.W.F., to wówczas zdobędziemy te siły, których nam narazie tak brakuje.

Poza tym przy organizowaniu kursów brak także i podstawy finansowej. PZTW nie ma pieniędzy na zorganizowanie kursów bezpłatnych a i klubom jest dość ciężko wysłać kogoś na własny koszt. Cóż dopiero mówić o tym, aby ktoś z zawodników jechał z innego miasta do Warszawy na własny rachunek. Opędzamy więc zapotrzebowanie siłami krajowymi. Muszę przyznać, że lata ostatnie przyniosły kilku niezłych instruktorów, ale trzeba by ich jeszcze doszkolić. Gdyby była pewność, że tego rodzaju instruktorzy, oddali by się na usługi pracy wioślarskiej, to może najbardziej celowym było by wysłanie kilku wybitnie zdolnych na kilkumiesięczny pobyt do Niemiec i Anglii, aby tam nauczyli się pracować pod okiem najlepszych trenerów niemieckich i angielskich, aby zobaczyli wzory zagraniczne, które potem można by dostosować do wymogów krajowych. Niestety, i na to nie ma pieniędzy.

W każdym razie zasadą powinno być, aby każdy klub posiadał swojego „dyplomowanego" instruktora. Nie będzie to oczywiście ktoś, kto bierze setki złotych miesięcznie. Nieraz amator osiąga lepsze sukcesy od zawodowca, ale musi to być człowiek oddany z zapałem swojej pracy i posiadają-

cy obok wielkiej sumy znajomości sportu wioślarskiego także i odpowiedni takt towarzyski i zdolności pedagogiczne. Dzisiejsi zawodowcy są poprostu jak... mimozy. Lada drobnostka zniechęca ich i odstrasza od pracy. Dzisiejsze czasy zbyt mało sprzyjają wytężonej pracy sportowej, o czym powinien także pamiętać trener, wymagający od zawodnika sumienności i punktualności w treningu.

Jeśli chodzi o propagandę sportu wioślarskiego, to jednak uważam, że odznaka wioślarska może oddać pewne usługi. Sprawa ta dyskutowana jest u nas od dłuższego czasu, ale na przeszkodzie do jej realizacji stają rozmaite względy. Przede wszystkim administracja tego rodzaju instytucji wymaga wielkiej pracy, do której nasz aparat związkowy nie jest przygotowany. Trzeba zatem sprawę przemyśleć gruntownie, obliczyć siły, aby potem nie ucierpiały wszystkie tereny pracy związku, z odznaką razem.

W zakresie odznaki panuje dość znaczne nieporozumienie. Niektórzy mieszają tu dwie rzeczy, a mianowicie odznakę za sprawność wioślarską z odznaką dla zasłużonych. Można, rzecz prosta, wprowadzić obydwie odznaki, ale nigdy nie wolno dwóch tych rzeczy mieszać ze sobą. Ten, kto otrzyma odznakę za sprawność, musi wykazać że jest rzeczywiście sprawnym. Kto zaś jest zasłużonym — temu nie można dawać odznaki za sprawne wiosłowanie.

Mam wrażenie, że dwie te sprawy zostaną łatwo uzgodnione przez ustanowienie obydwóch odznak, na wzór zresztą wielu organizacyj zagranicznych. Odznaka dla zasłużonych działaczy wioślarskich jest, moim zdaniem, konieczna, gdyż odnośne odznaczenia państwowe są znacznie trudniejsze, rzecz prosta, do uzyskania dla sportowców.

Jedną z najpoważniejszych bolączek naszych klubów to sprawa zawodników. Zawodnik płaci minimalne składki, czasem nie płaci ich wcale, a za to wykształcenie fachowo-wioślarskie zawodnika kosztuje sporo. Wiele kosztuje także i tabor wyścigowy, jeszcze więcej wyjazdy zawodników na regaty, a przecież z czynności tych nie sposób zrezygnować, gdyż inaczej pogrzebie się istotne cele klubów wioślarskich.

Co do taboru, to niektóre kluby mylnie interpretują fakt posiadania przez PZTW kilku łodzi i sądzą, iż związek ma ich tyle, że poprostu może wypożyczyć niemal każdemu. Sprawa ta nie przedstawia się tak różowo, gdyż aczkolwiek PZTW dysponuje kilku łodziami, ufundowanymi przez Polski Komitet Olimpijski, to jednak łodzi tych jest zbyt mało, aby obsłużyć nasze osady reprezentacyjne, nie mówiąc już o innych czołowych osadach.

Podobnie ma się sprawa z „utrzymaniem" zawodnika. Niektórzy są zdania, że obowiązek wyekwipowania zawodnika—reprezentanta Polski i zaopatrzenie go w tabor i wiosła należy do PZTW. Oczywiście, że byłoby najlepiej, gdyby związek mógł zebrać wszystkich „asów" na jednym miejscu i trenować ich w wielkiej grupie. Ale wiemy dobrze, że to jest niemożliwym. Zresztą moje osobiste zdanie w tej sprawie jest trochę odmienne. Spostrzegłem bowiem, że sztuczna transplantacja zawodników nie przynosi pożądanych efektów. Tracą oni kontakt z życiem normalnym, żyją przez dłuższy czas sztucznym trybem i później wykoleja ich to na dłuższy czas. A przecież nie jest celem życia wioślarza zajmować się tylko wioślarstwem!

Nad zawodnikami muszą tedy pracować same kluby przy pomocy PZTW. Zadanie to jest bardzo trudne, gdyż nasi zawodnicy zwolna zaczynają brać przykład, niekoniecznie pożądany, ze swych kolegów z piłki nożnej i innych bardziej „lukratywnych" sportów. Szukają bardzo często korzyści materialnych, opuszczając klub macierzysty zbyt chętnie i zbyt raptownie. Wiem dobrze, że zawodnik, który opuszcza klub traci wiele ze swej wartości moralnej. Przede wszystkim osłabia się jego poczucie przynależności klubowej, które jest podstawą zaciętości w sportach zespołowych. A przytem jeśli raz się wyszło z jednego klubu dla jakichś mniej lub więcej materialnych korzyści — to potem jeszcze łatwiej opuścić drugi klub dla trzeciego itd. O tym powinni pamiętać ci działacze, którzy chętnie uzupełniają szeregi swoich zawodników z rezerwoarów innych klubów.

Sprawę przechodzenia zawodnika z klubu do klubu trzeba będzie zaostrzyć. Bo jednak nie możemy poświęcać wszystkich wartości społeczno-wychowawczych na rzecz samego wyniku sportowego. Nie wolno nam demoralizować młodzieży. Jeśli klub wychował sobie zawodnika i doprowadził go do niezłego poziomu, to rzeczą conajmniej nielojalną jest przyjmowanie go przez sąsiedni klub bez zgody macierzystego klubu zawodnika.

Wioślarz powinien być sportowcem-dżentelmenem, który płaci swoje zobowiązania zanim opuści swoje środowisko. Niestety, o tym zbyt często nasza młodzież zapomina. Obecnie wytworzyła się tego rodzaju sytuacja, że niestety trzeba będzie pomyśleć nad zaostrzeniem przechodzenia zawodnika z klubu do klubu, tak, aby nikt nie był poszkodowany. Raczej stracić jednego zawodnika, niż podkopywać system, przynoszący nam dotychczas sukcesy.

Niewątpliwie wypłynie na Sejmiku sprawa terminarza regatowego. W tym zakresie sytuacja jest szczególnie trudna do rozwiązania, gdyż wszystkie ośrodki chciały by mieć na lepsze terminy dla siebie. Niektóre wysuwają nawet tego rodzaju życzenia, aby tydzień przed danymi regatami i tydzień potem nie było ważniejszej imprezy. Było by to, rzecz prosta, najlepiej, ale ponieważ mamy bardzo ograniczoną ilość niedziel i świąt, przeto trzeba pójść na kompromis i ułatwić zadanie także drugiemu, jeśli się ocenia właściwie swoją trudną nieraz sytuację.

W r. bież. sprawa ta jest o tyle skomplikowana, że mistrzostwa Europy odbędą się stosunkowo późno, bo dopiero 11 września. Skutkiem tego przesuwa się nam cały terminarz łącznie z meczem Polska-Węgry i mistrzostwami Polski. Trzeba to zrozumieć, zanim rozpocznie się krytykę terminarza.

Nie ostatnim tematem będą zapewne na Sejmiku sprawy personalne. Pracujemy w dość podnieconej atmosferze, w której nie brak okazyj do starć i zaognień. Trzeba jednak w wielu wypadkach wyrozumieć drugiego i uzgodnić raczej dane zagadnienie niż doprowadzać do sporów. Liczba klubów wzrosła, wiele z nich chciało by widzieć przedstawicieli swych w zarządzie PZTW, ale nie należy zapominać o tym, że do zarządu wybierać należy nie dla zaszczytu ale dla pracy. Musimy raz zerwać z przekonaniem, że w związku ma pracować tylko kilka osób.

Spodziewam się, że na Sejmiku wypłynie także sprawa „paragrafu aryjskiego". Sprawa ta jest o tyle w PZTW nieistotna, że formalnie rzecz biorąc nie ma u nas klubu żydowskiego. Poza tym znany już zapewne okólnik Państwowego Urzędu W. F. i P. W. rzucił już światło na to zagadnienie, tak, iż rozognienie jej na naszym terenie nie jest zupełnie potrzebne. Jest to sprawa, moim zdaniem, w PZTW drugorzędnego znaczenia, gdyż żydzi w minimalnym odsetku biorą udział w naszych zawodach a organizacyjnie nie odgrywają najmniejszej roli.

Będzie zapewne wiele jeszcze innych spraw omawianych na Sejmiku. Należałoby tylko zaapelować do klubów, aby jaknajliczniej obesłały Sejmik i aby swoje wystąpienia na Sejmiku przemyślały w tym duchu, by obrady poszły sprawnie. Nie można zabierać drobiazgami czasu, gdyż potem cierpią na tym sprawy stokroć ważniejsze, które spycha się na sam koniec, aby je ostatecznie odesłać do... następnego Sejmiku. Rok czasu to duża strata w dzisiejszym tempie życia. O tym nie powinno się zapominać. A więc spotykamy się na Sejmiku. Niechże to będzie naprawdę Sejmik wioślarski, na którym nie braknie przedstawiciela ani jednego klubu.

Wł. Długoszewski.



W angielskiej szkole wychowania fizycznego odbywają się takie oto lekcje pływackie „na sucho".

Po walnym zgromadzeniu Polskiego Związku Pływackiego

Doroczne Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Pływackiego, odbyte w Warszawie 30 stycznia 1938 r., miało niecodzienny przebieg nie tyle ze względu na rolę delegatów, ile ze względu na dość niespotykane stanowisko ustępującego Zarządu.

Działalność tego zarządu była dość ostro krytykowana. To prawda. Krytyka ta jednak miała przeważnie charakter rzeczowy, nie przybierała form niedopuszczalnych, nie wykraczała poza ramy ogólnie w stowarzyszeniach przyjęte. Zarządowi nie wyrażono wprawdzie podziękowania za pracę a absolutorium nie było uchwalone jednogłośnie (niewątpliwa nieprzyzwoitość), jednak stwierdzić trzeba, że przeciwko udzieleniu absolutorium głosował jeden tylko delegat klubów śląskich. Jeżeli zważyć, że delegat ten właśnie przegrał główną batalię z Zarządem o nieprzyjęcie do wiadomości ustępu sprawozdania, omawiającego zatarg z okręgiem śląskim, trzeba przyjść do przekonania, że w tych warunkach brak jednogłośności przy absolutorium nie może być uważany przez Zarząd za kamień obrazy.

Zarząd ustępujący, przez usta swego prezesa płk. Machowicza dokonał w pewnym momencie demonstracji: oświadczył, że wycofuje swoje kandydatury do przyszłych władz PZP, poczem parę osób opuściło zebranie. Dalszą konsekwencją tej demonstracji było nieprzedstawienie zgromadzeniu listy kandydatów do władz związku. W wyniku takiego stanowiska zarządu, walne zgromadzenie stanęło wobec oczywistej niemożliwości powołania nowych władz. Jest rzeczą zrozumiałą, ze delegaci, zupełnie nieprzygotowani na taką ewentualność, przyzwyczajeni do piętnastoletniej tradycji przygotowywania list nowych władz przez zarządy ustępujące, nie mogli na poczekaniu skompletować nowych list. Niemożliwość ta była dla każdego tak oczywista, iż nie silono się nawet na sklecenie choćby prowizorycznego składu zarządu. Jedynym wyjściem było powołanie komisarza. Nic też dziwnego, ze w takich warunkach nikt tej funkcji nie chciał się podjąć. W rezultacie walne zgromadzenie rozeszło się, nie wybierając nikogo — wypadek w sporcie pływackim, a bodajże i w całym sporcie polskim — bez precedensu. Postanowiono zwrócić się o wyznaczenie komisarza do Związku Związków Sportowych i wyznaczono odrazu termin nowego zgromadzenia. Komisarzem został p. inż. Tadeusz Kuchar, który z energią wziął się do niewdzięcznego zadania skompletowania nowych władz PZP.

Demonstrację Zarządu moglibyśmy zrozumieć, gdyby była ona odruchem po głosowaniu w sprawie absolutorium. Dopuszczalne było by to jednak tylko jako odruch, bowiem liberum veto jednego delegata nie powinno być powodem do porzucania związku w trudnej dla niego chwili. Można by też ostatecznie zrozumieć demonstrację taką lub podobną w momencie, gdy walne zgromadzenie, odrzuciwszy wniosek śląski o nieprzyjęcie do wiadomości części sprawozdania, postanowiło jednak wybrać komisję dla zbadania tej sprawy. I w tym momencie demonstracja mogła by być usprawiedliwiona też tylko jako odruch. Sam bowiem fakt, że walne zgromadzenie chce bliżej zbadać przez swych delegatów sprawę dość skomplikowanego zatargu, którego przebieg obie strony przedstawiają w sposób sprzeczny—nie powinien być kamieniem obrazy. Wtedy, gdy Zarząd twierdzi jedno, a delegat klubów śląskich co innego, walne zgromadzenie ma wprawdzie prawo uznać, że zarząd mówi prawdę w 100%, nie prawdę zaś opozycyjny delegat, nie ma jednak ono obowiązku przyjąć na kredyt i bez zastrzeżeń oświadczeń zarządu. Ma ono też bezsporne prawo przed wydaniem rozstrzygnięcia chcieć zbadać sprawę do gruntu za pośrednictwem swych mężów zaufania, niezaangażowanych w konflikcie. Inna rzecz, czy uchwała taka była potrzebna.

Wydawać się może, że dłuższa dyskusja sprawę wyjaśniła dostatecznie i że delegaci mogli należycie wyrobić sobie własne zdanie o zatargu. Mogli, ale nie musieli. Jeżeli pedanteria zwyciężyła, jeżeli nie chciano poprzestać na oświadczeniu zarządu i chciano zbadać czy rzeczywiście prezes okręgu śląskiego minął się z prawdą — nie wolno się z tego powodu obrażać. Zresztą, jeżeli się już obrażać, to chyba zaraz, nie po paru godzinach.

Demonstracja ustępującego Zarządu nastąpiła natychmiast po odrzuceniu wniosku o podwyższenie składek o 50%. Wprawdzie krok ten nie był umotywowany, jednakże bezpośrednie następstwo wypadków każe przypuszczać, że przyczyną opuszczenia sali ze strony przedstawicieli zarządu była odmowa podwyższenia składek. W każdym zaś razie była to kropla, która przelała puchar. Ten powód do obrazy był jednak ze wszystkich trzech możliwych, dotychczas wskazanych, najmniej poważny.

Jeżeli zarząd przychodzi na walne zgromadzenie z preliminarzem budżetowym niezrównoważonym, przewidującym niedobór 1850 zł., a walne zgromadzenie nie chce podwyższyć składek ponad normę statutową motywując to względami czysto rzeczowymi (ciężkie położenie materialne klubów), i skutkiem tej uchwały przewidziany niedobór wzrasta do 2600 zł. — to okoliczność ta nie może być traktowana ani jako votum nieufności, ani jako uniemożliwienie pracy na przyszłość. Zarząd bowiem w sprawozdaniu wykazał saldo kasowe w kwocie około zł. 5000.—, a więc w sumie dwukrotnie wyższej od przewidzianego niedoboru. W tych warunkach uchwała w przedmiocie składek bynajmniej nie stawiała przyszłego zarządu w sytuacji bez wyjścia. Powiedzmy sobie zresztą otwarcie, że wszystkie budżety PZP są mało realne i wykonanie ich zależy zawsze od hojności Państwowego Urzędu W. F. i P. W. A zatem, czy uchwali się preliminarz z deficytem 1800 zł., czy 2600 zł., nie może to mieć bardzo istotnego wpływu na przyszłą gospodarkę związku.

Pozostaje jeszcze jedna sprawa, w której możemy się dopatrzyć przyczyny demonstracji zarządu: sprawa krakowskiej Makkabi. A było to tak: Makkabi rozegrała w sezonie 8 spotkań waterpolowych o Mistrzostwo Polski, w wyniku znalazła się na czwartym (przedostatnim) miejscu w tabeli rozgrywek. Gdy wszystko się już zakończyło, wydział wykonawczy PZP nagle unieważnił wszystkie rozgrywki Makkabi z całego sezonu, z powodu rozgrywania ich w okresie zawieszenia. Jak się okazało, powodem zawieszenia w momencie rozegrania pierwszych trzech meczów było niezapłacenie 48 zł., a w momencie zaś grania 5 pozostałych meczów, aż... 10 zł. Z punktu widzenia sportowego, unieważnienie wyników spotkań całego sezonu z powodu formalności — niezapłacenia w terminie 10 zł. — było krytykowane. Podstawy do krytyki były tym większe, iż PZP był w posiadaniu kaucji 100 zł., na której mógł sobie owe 10 zł. zabezpieczyć. Makkabi odwołała się oczywiście do Komisji Sportowej. Komisja ta jednak nie ma kompetencji kontroli działalności administracyjnej zarządu i przeto uznała, że skoro Makkabi była formalnie zawieszona w okresie grania trzech meczów, [illegible] ważnienie tych meczów było prawidłowe. Ponieważ o obowiązku zapłacenia owych 10 zł. klub nie był wogóle powiadomiony, Komisja Sportowa uznała, że zawieszenia w tym okresie już nie było i mecze Makkabi nie mogą być z tego powodu [illegible]

Kwestia skomplikowała się nieco i przez to, że przy okazji sprawy Makkabi ujawniło się, iż w ciągu całego sezonu sportowego inny klub, AZS, miał stale saldo debetowe, po kilkadziesiąt, niekiedy ponad 100 zł., nie zapłacił wcale kaucji, i nie wyciągano w stosunku do niego żadnych konsekwencji. Ta nierówność traktowania klubów nie podobała się delegatom i walne zgromadzenie znaczną większością głosów powzięło uchwałę, stwierdzającą, że postępowanie Zarządu nie było zgodne ze statutem.

Jest rzeczą znamienną, że delegaci klubów śląskich i poznańskich, których o sympatie filosemickie posądzać nie można, zajęli w sprawie Makkabi stanowisko przeciwne zarządowi, dając tym wyraz dążeniu, by zasady statutu i względy słuszności sportowej stawiać ponad kwestie narodowościowe.

Niewątpliwie nikt nie ma obowiązku przyjmować mandatu do władz instytucji, jeżeli nie ma na to ochoty. Rozumiemy, że zarządowi, który krytykowano, nie sprawiało przyjemności pozostawanie w związku. Rozumiemy, że niektórzy członkowie ustępującego zarządu wycofali swoje kandydatury. Ale gdzież pozostałe władze PZP? Ogółem w organach PZP zasiada ponad 30 osób. Wycofało się czterech członków zarządu. No, dobrze. Ale gdzie reszta listy? Obraził się zarząd, ale nie obrażała się ani komisja sportowa, ani wyższa komisja dyscyplinarna, ani komisja rewizyjna, ani kapitan związkowy. Lojalność nakazywała jednak złożenie walnemu zgromadzeniu przygotowanych list przyszłych władz związku mimo wycofania swoich kandydatur. Jeżeli jednak cztery osoby wycofujące się, uważają, że należy z tego powodu wycofać 30 innych osób i to bez porozumienia z nimi, ot to coś nie jest w porządku. Zarząd ma prawo się obrażać, ale nie ma prawa karać związku pozbawieniem go możności wybrania władz.

Czyżby może należało stanowisko zarządu rozumieć w ten sposób, iż nie udało mu się skompletować listy kandydatów do przyszłych władz i niezręcznie mu było przyznać się do tego przed walnym zgromadzeniem, a dokonana demonstracja była najdogodniejszym wyjściem z sytuacji? Hipoteza ta, ze względu na skład dawnego zarządu, wydaje się zupełnie nie do przyjęcia. Trzeba jednak przyznać, że postępowanie zarządu było tego rodzaju, iż takie przypuszczenie [illegible]

* * *

Ogólne wrażenie z tego zgromadzenia nie było budujące. Wymyślano delegatom na niski poziom obrad. Może niekiedy słusznie. Były niektóre wystąpienia mało poważne, jak na każdym zgromadzeniu. Ale ogólny poziom nie był zupewne niższy, niż w latach poprzednich. Niektórzy z delegatów pomstowali na to, że nie mówiono nic o sporcie, że tracono godziny czasu na wałkowanie sporów prestigowych. Ten zarzut nie był całkowicie słuszny. Jeżeli bowiem sprawa zatargu ze Śląskiem o trenera Steppa przeciągnęła się parę godzin, to głównie dlatego, że szeroko i długo komentowano warunki wyzyskania trenera i rzeczowo wskazywano na sposób jego zatrudnienia.

Trzeba wreszcie oddać sprawiedliwość i delegatowi klubów śląskich. Wprawdzie stanowisko jego było może zbyt bezkompromisowe, zbyt gwałtownie atakował on zarząd, był zbyt nieprzejednany gdy chodziło o głosowanie nad absolutorium, ale trzeba z drugiej strony przyznać że zarząd sam wywołał wilka z lasu. Jeżeli bowiem w rocznym drukowanym sprawozdaniu poświęca się trzy strony pisma sprawie Śląska i rzuca się gromy na władze tego okręgu — nie można się dziwić, że okręg ten broni się na walnym zgromadzeniu. Gdyby zarząd nad tym letnim zatargiem był postawił krzyżyk, w myśl rzuconego przez siebie pięknego hasła „poświęcać sprawy małe dla spraw wielkich"— nie było by pewno całej awantury na zgromadzeniu. Kto wiatr sieje, ten burzę zbiera. Jeżeli zarząd nawymyślał w sprawozdaniu okręgowi, to musiał być przygotowany, że okręg będzie się odgryzać. Skoro się rozpętało burzę bardzo obcesowym natarciem, nie można być potem takim obraźliwym i robić szkodliwych dla związku demonstracji z powodu krytyki.

R.

Jeszcze o ślizgu lodowym

Poprzednim razem przytaczając uwagi znakomitego niemieckiego znawcy jachtingu lodowego M. J. Fidicka opowiadałem jakim warunkom powinien odpowiadać racjonalny, a zatym skuteczny trening na ślizgu lodowym. Dziś poruszę inne zagadnienie.

Że odpowiednie przeszkolenie żeglarzy, ich zgranie się i przyzwyczajenie do ślizgu jest rzeczą konieczną — o tym nie trzeba się długo rozwodzić, ani nikogo przekonywać: to wie każdy. Znana jest przecież mądra zasada: „Racjonalny trening — to podstawa wyników" i trudno nie zgodzić się z jej słusznością. Prawdą jest również i to, że oprócz żeglarza do regat staje także ślizg. Zwycięstwo zależy więc w równej mierze od umiejętności sternika, oraz od technicznego poziomu sprzętu czyli ślizgu lub jachtu. I fakt znamienny: my Polacy przeceniamy znaczenie martwego przedmiotu, lecz robimy to bardzo zabawnie. Przeceniając, jednocześnie niedoceniamy. Brzmi to może jak paradoks ale wydaje mi się, że jest wtym chęć odrobina słuszności.

Niedawno na łamach „Sportu Wodnego" usiłował nas przekonać pewien żeglarz, jakoby człowiek nic znaczył nic. Ktoś inny opowiedział mu wtedy o jachtach posiadających „długie, plugawe brody" i dzięki temu słabo żeglujących. Jesteśmy teraz już bardzo blisko ciekawego zagadnienia. Chodzi mi mianowicie o wygląd zewnętrzny sprzętu, a więc jachtu czy ślizgu i wpływ jego na zwycięstwo. Bo jednak te dwie sprawy nie posiadające żadnego, zdawałoby się, związku powstają w pewnej zależności. I to właśnie miałem na myśli pisząc o niedocenianiu znaczenia sprzętu.

Wszyscy wielcy żeglarze zgadzają się, że czynnikiem decydującym o wygraniu regat jest wola zwycięstwa, jaka powinna ożywiać zawodnika. Bez tego bojowego, drapieżnego (!) nastawienia trudno jest marzyć o powodzeniu. Sam jacht nie zwycięży, jeżeli nie zechce tego człowiek. Tymczasem wola zależy od stanu psychicznego a na to znów wpływają najrozmaitsze drobnostki. Jedną taką drobnostką jest właśnie wygląd jachtu. Niechlujny wygląd wywołuje pewien „bałagan psychiczny", utrudnia skupienie, utrudnia powstanie woli zwycięstwa, no a pośrednio samego zwycięstwa. Zresztą co tu gadać, ładny jacht dobrze nastraja — przyjemniej i lepiej się na nim żegluje.

Gdybyśmy więcej na takie różne małe rzeczy zwracali uwagi, mniej płakali byśmy, że rozwój konstrukcji zabija sport, bo wyniki były by lepsze.

Ta maleńka uwaga nasunęła mi się, gdy wyczytałem jak to M. J .Fidick nawołuje, by dbać o wygląd zewnętrzny ślizgu, a słynny konstruktor i żeglarz lodowy von Holst domaga się nadawania ślizgom tylko „bojowych" nazw. Tak myślą ci, od których my się uczymy.

Piękne, gładkie wylakierowanie ślizgu posiada jeszcze większe znaczenie. Pamiętajmy, że szybkości osiąga się dość znaczne, wobec tego, oporu powietrza, tarcia strug o powierzchnię kadłuba lekceważyć nie wolno; im mniejszy opór, tym szybkość większa.

Rzecz prosta, dobre wyniki osiąga się na odpowiednim ślizgu należycie utrzymanym, to też musimy dbać o jego stan i nie pomijać nawet najdrobniejszych uszkodzeń. Obejrzyjmy więc nasz ślizg i zobaczmy czy wszystko jest w porządku.

O zewnętrznej stronie kadłuba już mówiłem. Jeśli chodzi o wnętrze, to sprawdzamy czy konstrukcja jest w całości, czy niema pęknięć. Knagi muszą być mocno przytwierdzone, zacisk szkota i urządzenie sterowe nie powinno przedstawiać nic do życzenia.

Bardzo ważną częścią ślizgu jest płozownica; ona musi wytrzymywać i amortyzować wszelkie wstrząsy, dźwigać cały ciężar, znosić parcie wiatru przeniesione za pośrednictwem want. Zadanie swoje może tylko wtedy dobrze spełniać, gdy jej skrzynkowa konstrukcja pozostaje nienaruszona, to też wszelkie szpary i szczeliny powstałe na spojeniach trzeba koniecznie natychmiast po zauważeniu naprawić.

Szczególnie pieczołowitego pielęgnowania wymagają drążone drzewca, maszt i bom. Przechowywać je należy podniesione lub podparte w kilku punktach, tak aby ciężar rozkładał się równomiernie nie powodując paczenia drzewa. Szpary specjalne czyli t. zw. szlic chronimy od zanieczyszczenia nie chcąc mieć później kłopotów ze stawianiem żagla. Dla tego samego powodu ślizg nawet z opuszczonymi żaglami ustawiamy zawsze pod wiatr, by zapobiec ewentualnemu zalepieniu szpary śniegiem, co znów mogłoby nam zabrać drogocenny czas poświęcony na trening. Nie żałujmy również lakieru, bo lepiej stracić raz trochę czasu i pieniędzy, niż narazić się po tym na ustawiczne mocowanie z żaglem, który nie daje się wsunąć w napuchnięty od wilgoci szlic.

No, a płozy. Gdy głęboki śnieg zalega lód, wówczas szeroka drewniana część płóz wchodzi z nim w kontakt i dzięki wytworzonemu dużemu tarciu zmniejsza szybkość, co oczywiście pożądane nie jest. Zapobiegamy takiej możliwości stosując dobry lakier gładko oszlifowany. Może tutaj również dopomóc domowa chemia dostarczając takich środków, jak smary do nart i inne podobne preparaty ułatwiające poślizg.

Dzięki dużemu bocznemu naciskowi stalowa i drewniana część płóz ulega rozluźnieniu, pamiętajmy więc dokręcić nakrętki pionowych bolców wiążących te dwie części.

Zobaczymy teraz co opowiada Fidick o ostrzeniu; jest to przecież największa bolączka naszych ślizgów.

Nie będę opowiadał, że należyte naostrzenie zwiększa szybkość, bo byłoby to zupełnie nie celowe i zajmowało by niepotrzebnie miejsce na papierze. Przypomnę tylko jedną zasadę: nie zawsze ostra płoza niesie lepiej. Na lodzie twardym w mroźny dzień warto mieć ostre płozy; zmniejsza się przez to powierzchnię trącą. Gdy jednak lód jest miękki skutek byłby przeciwny. Ostra płoza werżnie się głęboko w lód i trzeć będzie większą powierzchnię, tymczasem tępe ostrze rozkłada w takim wypadku ciężar na większą ilość punktów i nie zagłębia się w lód.

Ostrząc ścinamy płozę mniej więcej równomiernie z obu stron. Obie powierzchnie tworzą kąt około 90° i muszą być naprawdę powierzchniami płaskimi, a nie jakiemiś



Jachty lodowe przed startem treningowym.

walcowo wygiętymi płaszczyznami pełnymi zacięć, szczerb i rys.

Pracę zaczynamy od grubych pilników czy nawet specjalnych strugów do metali. Stopniowo zmieniamy narzędzia przechodząc do coraz drobniejszych, coraz mniej zdzierających. Wreszcie pozostają nam różne gatunki szmergla, a nawet polerowanie filcem, czy czymś w tym rodzaju.

Pilnik przykładamy zawsze do całej płaszczyzny, którą mamy obrobić. Wszelkie ostrzenie po kawałku, cząstkami jest bardzo niewłaściwe, prowadzi bowiem zwykle do płozy fantastycznie powycinanej w schodki.

Naczelną zasadą jaką kierujemy się przy ostrzeniu jest: płoza pod żadnym pozorem nie może stracić kształtu swej krzywizny. W środku jest zupełnie prosta, dopiero przy końcach przechodzi w miękki płynnie wygięty łuk, bardziej stromy na tylnym końcu. Po naostrzeniu kształt płozy musi dokładnie odpowiadać rysunkowi konstrukcyjnemu, według którego została wykonana.

W przypadku płóz stalowych przybywa nam nowy kłopot. Musimy dbać o uchronienie ostrza od rdzy. Jeśli płoza jest brązowa zaopatrzona w stalową wkładkę, to wprawdzie możliwość rdzewienia jest mniejsza, ale za to specjalnie trzeba dbać o miejsce spojenia obu metali.

Właściwie więc po każdej jeździe należy płozy zdjąć, dokładnie obejrzeć czy nie ma drobnych uszkodzeń, osuszyć i przetrzeć jakimś tłuszczem. W czasie regat pomiędzy dwoma wyścigami obowiązkowo przeglądamy płozy i jeśli stępiły się staramy doprowadzić je do właściwego stanu.

Opisane wyżej czynności powinno się wykonywać przy wszystkich ślizgach bez względu na ich rodzaj.

Różnice w pracy zależeć będą nie od konstrukcji ślizgu, a od staranności żeglarzy.

A teraz jeszcze kilka słów o żaglu, kawałku materiału, który dać może tyle przyjemności.

Gdybyśmy porównali dwa żagle, jachtowy i ślizgowy to okaże się, że różnica jest dość znaczna. Pierwszy zrobiony jest zwykle z cienkiego płótna i posiada odmienny krój. Bardziej głęboki, po wypełnieniu wiatrem daje mocniej wygiętą powierzchnię sferyczną, słowem ma większy „brzuch". Jego odpowiednik na ślizgu pracując zawsze przy silniejszym wietrze musi być mocniejszy. Ponieważ z drugiej strony ze względu na tworzący się wiatr pozorny żegluje znacznie ostrzej, powinien być bardziej płaski. I o tym trzeba pamiętać zamawiając żagle.

Oczywiście żagiel z biegiem czasu wyciąga się i zatraca swój pierwotny kształt, przy czym nie umiejętne użycie proces ten przyśpiesza, szczególnie jaskrawo objawia się to gdy listwy żagla są krótkie i nie sięgają masztu. Największe wyciąganie objawia się w okolicy końców listew, które przy łopotaniu żagla deformują płótno, rozciągając włókienka. Unikajmy więc tej możliwości i nie dopuszczajmy do długiego, zbytecznego trzepania żagla. Przedwczesne stawianie żagla i zostawianie go na wietrze stanowczo nie ułatwia konserwacji.

Również z tych samych powodów nie wciągamy nigdy listew zbyt mocno, zostawiając mu trochę luzu.

Czasem jednak trzeba mieć żagiel głębszy, naprzykład gdy wiatr jest słabszy, lub droga cięższa po miękim przysypanym śniegiem lodzie. Wtedy wystarczy przyciągnąć trochę linkę regulacyjną w tylnym liku i zastosować lżejsze, więcej elastyczne listwy, a cel zostanie osiągnięty.

Oto mniej więcej wszystko, co dotyczy umiejętnego obchodzenia się ze ślizgiem i o czym trzeba zawsze pamiętać pod groźą zniszczenia sprzętu i obniżenia własnych możliwości.

Bogusław Kaliński

Szkolenie żeglarzy

Szkolenie żeglarskie jest u nas do dziś dnia, mimo stale postępującego rozwoju tego sportu, sprawą nie rozwiązaną w sposób racjonalny. Artykuł niniejszy ma na celu zapoczątkowanie na ten temat dyskusji, którąby dała możność zebrania tych doświadczeń, do jakich doszły organizacje zajmujące się u nas tym zagadnieniem, wyciągnięcia z nich odpowiednich wniosków i wprowadzenia ich w życie. Szkoleniem zajmują się u nas organizacje społeczne (L. M. i K., A. Z. M. i Harcerstwo), wojsko i wreszcie, niestety nie wszystkie, kluby zrzeszone w P. Z. Ż.

Organizacje społeczne i wojsko traktują szkolenie na sposób masowy, drogą organizowania obozów o charakterze wypoczynkowo-szkoleniowym, gromadząc na nich element przeważnie nie związany z klubami uprawiającymi stale żeglarstwo. Element ten nie wracając po ukończeniu kursu żeglarskiego do klubów, gdzie znalazłby warunki i podnietę do dalszej pracy, zostaje w znacznej większości dla żeglarstwa stracony, a praca weń włożona idzie na marne. Szkolenie masowe ma jeszcze tę wadę, że w jego ramach trudno jest wyrobić w szkolonych właściwy stosunek do kosztownego sprzętu żeglarskiego.

Szkolenie klubowe zapobiega częściowo tym ujemnym stronom szkolenia publicznego operując przede wszystkim elementem bardziej zorganizowanym, gwarantując większą ciągłość pracy i głębsze podejście do zagadnień żeglarskich. Zagadnienie szkolenia rozpada się ze względu na swój charakter i warunki na sprawę szkolenia śródlądowego i morskiego. Pierwsze jest zagadnieniem stosunkowo prostym i daje się rozwiązać w ramach najmniejszych nawet klubów, drugie wymagające bardziej fachowego kierownictwa, kosztowniejszego sprzętu i związane z odległym od siedzib większości klubów morzem, wymaga pewnego scentralizowania w rękach tych klubów, które mają oddziały morskie, lub organizacji nadrzędnej.

Bardzo ważnym zagadnieniem jest podniesienie atrakcyjności szkolenia przez danie szkolonym dużej ilości praktyki na wodzie, z ograniczeniem zwłaszcza na początku strony teoretycznej, czy formalnej do niezbędnego minimum.

Bywały ośrodki morskie, z których wyszli ludzie umiejący sygnalizować semaforem a którzy nie odbyli jednego większego rejsu. Będąc w Komisji Egzaminacyjnej swego klubu spotykałem się z ludźmi, którzy wróciwszy z obozu śródlądowego wiedzieli jakie światła noszą statki na morzu, a nie umieli wykonać zwrotu przez rufę, lub „człowieka za burtą". Takie ośrodki wypuszczają ludzi znudzonych i zniechęconych, którzy w większości są dla żeglarstwa straceni, lub w niewielkim procencie szukają własnych dróg, uprawiając je dziko. Oczywiście publiczne pieniądze włożone w takie imprezy idą na marne.

Przechodząc do systemu szkolenia śródlądowego przytoczę jako przykład system przyjęty w J. K. A. Z. S., który w praktyce dał wyniki dodatnie.

Do szkolenia obowiązany jest każdy członek klubu posiadający stopień sternika śródlądowego. W razie zbyt małej ilości sterników w stosunku do liczby szkolonych mogą być pociągnięci do tej pracy i żeglarze mający prawo samodzielnego wyjazdu, którzy wykazali się odpowiednim poziomem. Szkolenie odbywa się w małych bo tylko trzy-

osobowych grupach (plus instruktor) i polega na praktyce na wodzie uzupełnianej w miarę potrzeby wiadomościami teoretycznymi i praktyką pokładową. Po wyjeżdżeniu 10 godzin przy sterze pod okiem instruktora dostaje szkolony prawo samodzielnego wyjazdu na niektórych jednostkach. Określenie minimum 10 godzin zostało ustalone drogą praktyczną i okazuje się okresem zupełnie wystarczającym do opanowania małej joli w przeciętnych warunkach na Wiśle. Przy dawaniu „prawa wyjazdu" należy pamiętać o przydzieleniu młodemu adeptowi takiego jachtu, na którym mógłby on rzeczywiście sam wyjechać, a więc np. bezwantowej piątki. Dawanie prawa wyjazdu na większych, zwłaszcza fokowych jachtach jest złośliwością, bo prawie zawsze przekreśla możliwość zdobywania samodzielnej praktyki przez konieczność werbowania załogi.

Szkolenie morskie, jeśli ma nam dać zastęp ludzi naprawdę z morzem związanych, musi być prowadzone na otwartym morzu. Na ośrodkach morskich kilkudniowy rejs gdzieś na Bornholm jest zwykle czymś, o czym się marzy w ciągu całomiesięcznego „łajbienia się" po zatoce, i uczenia rzeczy zgoła w normalnej praktyce jachtowej nie potrzebnych. W wyniku takiej polityki doszliśmy do tego, że kluby przestały dostarczać kandydatów na ośrodki, bo po cóż iść na ośrodek jeśli się na nim nie zobaczy prawdziwego morza.

Rozwiązaniem tej sprawy byłoby takie zorganizowanie ośrodków, aby miesięczny kurs był po możliwie krótkim okresie przygotowawczym, jednym ciągiem rejsów na morzu. Dla umożliwienie skrócenia do minimum okresu przygotowawczego przed wyjściem na morze, na ośrodki należałoby przyjmować ludzi z pewnym przygotowaniem że-



„Zawisza Czarny" pod pełnymi żaglami.

glarskim, a więc powiedzmy ze stopniem sternika śródlądowego. Dalszym ważnym zagadnieniem jest usprawnienie i udostępnienie pływań doskonalących, któreby pozwoliły osiągnąć dalsze stopnie aż do kapitana.

Ogólną wytyczną zarówno w szkoleniu śródlądowym jak i morskim powinno być możliwie łatwe i szybkie zdobycie niższych stopni żeglarskich i surowa selekcja na stopnie wyższe.

Z. Krasnodębski

Usprawnijmy organizację regat

Dziecięce lata polskiego żeglarstwa dawno już minęły. Wchodzimy w okres dojrzałości. Mamy doborową flotyllę i dobrych żeglarzy-regatowców. Sama jednak organizacja regat nie może nadążyć za ogólnym postępem i zdarza się, że startujący w regatach mają powody do słusznych narzekań na komisję regatową.

Jakże często bywa, że większość jej członków to ludzie, których trudno nieraz nazwać żeglarzami, nie mówiąc już o tym, że nigdy nie brali udziału w regatach nawet jako załogi. I biedny ten przewodniczący komisji, który sobie takich współpracowników dobierze — sam musi potem za wszystkich robić. A jak przytem bywa z mierzeniem czasu, podnoszeniem bomby i strzałem, to już startujący dobrze o tym wiedzą. Czyż opóźnienie strzału o całą minutę to nie wielka strata dla tych, którzy tam na wodzie wybierają sobie odpowiednią pozycję, nabierają szybkości, podjeżdżają do linni startu a strzału nie ma, na wybranie zaś nowej pozycji jest już za późno.

Niestety jednak tak było.

Członkami komisji regatowej, a w szczególności sędziami, winni być ludzie odpowiednio do swoich czynności przygotowani. Bardzo pożądani byli by na tych stanowiskach żeglarze z dłuższą praktyką regatowa.

Stałą wprost wadą regat stała się ich niepunktualność.

Zdarza się, że wiatru nie ma i komisja regatowa zmuszona jest odroczyć start na pewien czas. Ale czemu odracza się gdy wiatr jest? Czy dlatego, że niektórzy sternicy jeszcze nie zdążyli zjawić się na stracie? Nie, to jest niedopuszczalne.

Przecież w programie, który kazdy sternik otrzymuje na dzień przed regatami, są podane dokładnie godziny i minuty startów poszczególnych klas.

Czyż czekanie na spóźnialskich nie demoralizuje punktualnych? Spóźnił się — to jego wina i powinien za to ponieść zasłużoną karę.

Jeżeli z jakichś ważnych przyczyn start pewnej klasy nie może się odbyć w oznaczonym czasie, to należy odroczyć start tylko tej klasy, a pozostałe wypuszczać w swoim [illegible].

Bardzo ważną sprawą jest dobieranie godzin startu tak, by jachty mijając cel nie spotykały się z jachtami innej klasy dopiero startującej. Jest to bardzo kłopotliwe zarówno dla zawodników jak i dla komisji regatowej.

Zapewne niejeden z żeglarzy biorących udział w regatach zwrócił uwagę na fakt, że białe i czerwone pola na maszcie regatowym, na którym umieszczona jest bomba startowa, są słabo widoczne z pewnej odległości.

Nieraz wypadnie wybrać sobie pozycję do startu w dość dużej odległości od komisji regatowej, a wtedy nic można dojrzeć, na którym polu znajduje się bomba. Do pewnego stopnia ratuje wtedy zegarek, ale może się zdarzyć, że w chwili strzału przygotowawczego byliśmy zajęci jakimś manewrem i nie zdążyliśmy spojrzeć na zegarek. Można więc po ruchu bomby określić z dużą dokładnością czas, ale tylko wtedy, gdy pola, po których porusza się bomba, są dobrze widoczne.

Dobrym rozwiązaniem byłoby tu używanie grubych lub wysokich masztów, na których malowane pola były by już wtedy wyraźniejsze.

Jeszcze lepszym rozwiązaniem było by używanie zamiast jednej — 3 lub 5 bomb. Np. przy starcie 3-minutowym byłyby 3 bomby zawieszone pod reją masztu regatowego. Strzał przygotowawczy i podniesienie pierwszej bomby oznaczałoby rozpoczęcie pierwszej minuty, podniesienie dru-

giej — rozpoczęcie drugiej minuty, podniesienie trzeciej — rozpoczęcie trzeciej minuty. Po upływie trzech minut następuje strzał startowy z równoczesnym opadnięciem wszystkich trzech bomb. Znając jednak konserwatyzm żeglarzy sądzę, że była by to zbyt rewolucyjna zmiana.

Zato sygnał powtórzenia startu powinien być bezwzględnie zmieniony.

Zwyczaj odwoływania za pomocą megafonu tak często zawodzi, że niesposób tego dłużej tolerować. Ilez to razy zawodnik po zbyt wczesnym wystartowaniu przejechał kilkadziesiąt lub kilkaset metrów (sam tego doświadczyłem) zanim usłyszał wezwanie do powtórzenia startu, często dopiero za pośrednictwem współzawodników. O ileż mniej by stracił gdyby odrazu dowiedział się o tym. Zresztą nie można wymagać od komisji regatowej by specjalnie angażowała sobie do odwoływania człowieka posiadającego potężny głos.

Bardzo dobrze radzą sobie Niemcy. Mianowicie w programach wszystkie jachty biorące udział w regatach otrzymują numery kolejne. Z programu każdy sternik dowiaduje się jaki numer został mu przyznany. Jeżeli jakiś jacht za wcześnie wystartował, natychmiast komisja regatowa wystawia w wyznaczonym na to miejscu numer jachtu, jaki ma on w programie. Każdy zawodnik po przejściu linii startu patrzy na komisję regatową. Jeżeli ujrzy swój numer, natychmiast zawraca i powtarza start. Szczegóły tej metody znaleźć można w programach „Tygodnia Kilońskiego".

W naszych warunkach można to nieco uprościć. Zamiast numerowania w programach startujących jachtów wystarczy używanie, jako znaków odwoławczych, numerów, które każdy jacht ma naszyte na żaglu. Przedstawiało by się to w ten sposób: Przed startem danej klasy umieszcza się na jakimś statywie tablicę ze znakiem tej klasy, zaraz zaś po strzale startowym, pod tym znakiem numer, względnie numery jachtów, które za wcześnie wystartowały. Np.: gdyby jacht S37 za wcześnie wystartował, komisja ukazuje tablicę z numerem 37. Używanie, jako znaków wywoławczych, numerów klasowych ułatwiło by zawodnikom orientowanie się w sygnałach.

Gdyby jakiś jacht nowy nie miał jeszcze naszytego numeru, to wtedy obowiązywało by podawanie w zgłoszeniu do regat numeru, jaki dostał przy pomiarach.

Sądzę, że ten sposób odwoływania był by bardzo dobry i organizatorom regat nie sprawił by wiele kłopotu. Wystarczyło by zaopatrzyć się w tablice z numerami, sporządzić odpowiedni statyw (czy coś w tym rodzaju) i sprawa załatwiona. Zresztą kiedyś urządzimy chyba regaty międzynarodowe, a wtedy jakiego języka będziemy używali do odwoływania zawodników zagranicznych?

Ostatnia uwaga jaka mi się nasunęła to sygnalizowanie protestów.

Stosownie do postanowień § 50 Przepisów Regatowych P. Z. Ż. protest winien być sygnalizowany przez podniesienie flagi protestowej przy najbliższym przechodzeniu w pobliżu komisji regatowej (boja zwrotna, względnie cel). Komisja regatowa bardzo często jadąc motorówką towarzyszy wyścigowi, szczególnie mającemu większe znaczenie. Ale ponieważ najczęściej nie ma własnej flagi, więc trudno nieraz zorientować się czy to „Wysoka Komisja" czy też poprostu spacerowicze.

Dobrze było by aby komisje regatowe klubowe związkowych miały jakąś wspólną flagę, lub też wspólny znak na banderach klubowych. Wtedy wszyscy zawodnicy znając ten znak odrazu orientowali by się, że jest to komisja regatowa i wrazie potrzeby przez sygnalizowania flagą protestową meldowali by protest.

Może te moje uwagi rozpatrzą kluby (lub też P. Z. Ż.) i postarają się w tej czy innej formie wprowadzić je w życie.

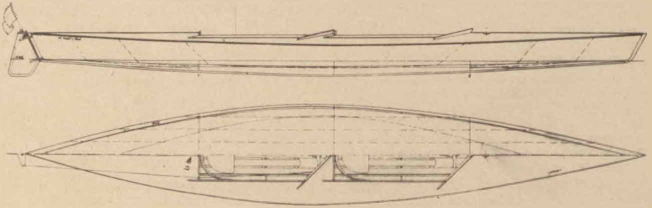
Sądzę, że przyczyni się to znacznie do usprawnienia organizacji i przebiegu regat.

R. Biederman.

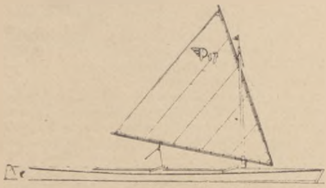
Kajak popularny

Zbliża się wiosna, a z nią sezon dla kajakowców. Niejeden z amatorów tego sportu zaczyna się już oglądać za odpowiednim sprzętem, dobrym i tanim. Warunkom tym odpowiada kajak typu „P 17", zaprojektowany i zbudowany w lipcu 1936 r.

„P 17" jest to kajak dwuosobowy nadzwyczaj prostej konstrukcji i bardzo łatwy do budowy. Pomimo swej prostoty spełnia on wszystkie warunki, stawiane dobremu kajakowi. Jest stateczny, zwrotny i dość szybki. Kajakowcy, którzy w zeszłym sezonie posiadali kajaki tego typu, wyrażają się o nich z całkowitym uznaniem, a próby, robione na wodzie, potwierdziły w zupełności opinię kajakowców. A jaknajwięcej uprościć budowę i obniżyć koszty wykonania, kajak „P17" zaprojektowany jest w ten sposób, aby każdy kajakowiec, posiadający tylko miejsce do budowy i najniezbędniejsze narzędzia, jak: młotek, piłkę, świder, wkrętak, i wiórnik, mógł sam kajak wykonać. Stół montażowy t. zw. heling, nie jest potrzebny; kajak montuje się wprost na podłodze. „P 17" posiada przekroje prostoliniowe (scharpie — skośnodenny). Sztaba, przeciwsztaba, ster, burtnice i pokład zaprojektowane są liniami prostymi, aby uniknąć gięcia (burtnice, pokład) i wycinania piłką (pokładniki,



Widok z boku i z góry.



Ożaglowanie.

sztaba). Dzięki płaskim powierzchniom dna i pokładu, naprawa uszkodzeń, np. przebicia dna, jest bardzo łatwa i nadzwyczaj szybka. Mając kawałek sklejki odpowiedniej grubości, kilka gwoździków i młotek, naprawa przebitego dna trwa najwyżej 15 minut.

Ożaglowanie „łacińskie", nieznane u nas, jest bardzo proste w obsłudze i łatwe do wykonania. Żagiel jest niski i szeroki, dzięki czemu środek ciśnienia leży nisko, co dodatnio wpływa na bezpieczeństwo jazdy (stateczność).

Charakterystyka.

Największa długość	5.06 m.
Długość w linii wodnej	4.85 „
Największa szerokość	0.80 „
Szerokość w linii wodnej	0.73 „
Wysokość w środku	0.25 „
Wysokość wolnej burty	0.14 „
Zanurzenie	0.11 „
Wyporność	130 kg
Kaga około	30 „
Ożaglowanie łacińskie	3 m²

Szkielet kajaka składa się z dwuch desek burtowych, trzech żeber zamkniętych, kila i kilku wzdłużników. Wszystkie wzdłużniki są robione z listew o jednakowych przekrojach, kil i listwy, z których wykonane są żebra, też posiadają jednakowe przekroje. Główne żebro (Nr. 2) znajduje się w połowie długości kajaka i dzieli kokpit na dwie części, przednią i tylną, w których siedzą wioślarze. Tak wykonany szkielet posiada dno i pokład pokryte sklejką. Podłoga składa się z dwuch części: przedniej i tylnej. Przy tylnej części znajduje się orczyk sterowy, przesuwany w zależności od długości nóg wioślarza. Przedni wioślarz posiada także orczyk, lecz nie wahliwy, służy on tylko do oparcia nóg. Na pewnej długości, pod orczykami, listwy podłogi są krótsze, tak, że pięty leżą na dnie kajaka. W miejscu tym leżą kawałki sklejki przymocowane do dna kajaka, zabezpieczające go od przebicia piętą. Banderka klubowa zamocowana jest w ramieniu steru, co zabezpiecza w pewnym stopniu od złamania drążka na którym jest osadzona np. przy wyciąganiu kajaka dziobem na brzeg lub przy holowaniu.



Kajak „P. 17".

Jeśli chcemy mieć kajak specjalnie lekki należy cały szkielet wykonać z drzewa świerkowego i pokryć dno sklejką grubości 4 mm, a pokład 3 mm.

Mieczysław Płuciński

„Rzeczywista rzeczywistość"

Ładną jest rzeczą iż brać wodno motorowa chwyciła za pióra i „puszcza" od czasu do czasu jaki taki artykulik o swym pięknym sporcie.

Czytając jednak artykuł P. L. D. „Nadzieje i rzeczywistość" nie uwierzę aby człowiek tak dalece obeznany z rekordami krajowymi jak i zagranicznymi, znający dokładnie historię sportu wodno-motorowego, mógł zapomnieć o innych rekordach ustanowionych w roku ubiegłym w Augustowie. Wprost przeciwnie, stara się nawet ośmieszyć silniki Kl. X (może dlatego iż są one wyrobu krajowego) nie podając faktycznych danych.

Popatrzmy jednak na inne wyniki, których p. L. D. w swoich tabelkach z jakichś tam powodów nie umieszcza. Zawody o puchar Sprechelsa na Sekwanie (Omnia Nr 183 Le Sprechels Trophee) zgromadziły na stracie najlepszych zawodników europejskich z Jean Dupuy na czele, rekordzistą świata, osiągającym szybkość 119,7 km/godzinę na 1 mili.

Jest to wyścig 2 godzinny dla silników klasy X, który jest gwoździem sezonu w Paryżu.

Na tych to zawodach osiągnięto wyniki:

I. Jean Dupuy przebył km. 141,838 w czasie 1 godzina 58 minut i 13 sekund.

II. Raymond Sommer przebył 93 km w czasie 1 godz. 58 m. 54 sek.

III. Louis Chiron przebył 87 km. w czasie 1 godz. 23 m. 14 sek.

Uważny czytelnik Sportu Wodnego w jednym z numerów z ub. roku znajdzie wzmiankę, iż na mistrzostwach polskich w Augustowie, na których to wg. p. L .D. silniki klasy A i B osiągnęły tak wspaniałe wyniki, zawodnik AZS Warszawa na silniku kl. X przebył w rekordzie 2 godzinnym 118,6 km

Z powyższego zestawienia widać, że silnik ten na za-

wodach o puchar Spreckelsa zająłby bezapelacyjnie II-gie miejsce. Dodajmy jeszcze iż wyścig 2-godzinny wymaga dużo większego wysiłku od silnika jak i pilota, niż przejechanie 1 mili, a zrodzi nam się pytanie, czy rzeczywiście silnika tego „nie można bez wstydu ludziom pokazać"?

Chcę tu jeszcze przypomnieć p. L. D. że na handikapowanym wyścigu Warszawa— Toruń (256,5 km.), ten sam silnik na ciężkiej turystycznej łodzi z obciążeniem 2 osób, zajął 2-gie miejsce w czasie 5 godz. 9 m. 54 sek., ustępując jedynie 1-osobowej, lekkiej łodzi z wyścigowym silnikiem znanej marki amerykańskiej.

Podaję więc tu powyższe dane pod ocenę opinii publicznej, czy rzeczywiście wyniki te możemy uważać za „niemiarodajne".

Jakiż więc cel miał p. L. D. podając w zręcznie ułożonych tabelkach jedynie (i to nie wszystkie) rekordy na 1 mili, a zapominając o 2-godzinnych.

A może pod inicjałami p. L. D. kryje się nazwisko jakiegoś multimiliardera zagranicznego, pragnącego lansować na rynku polskim silniki pewnych klas.

Na przyszłość cieszę się wspólnie z p. L. D. kiedy to Międzyklubowa Komisja Yachtingu Motorowego przeistoczy się nareszcie w Związek i połamie pióra autorom pragnącym poniżyć rzeczywisty dorobek i zasługi polskiego sportu wodno-motorowego.

Tadeusz Adell

Koledze Karpińskiemu w odpowiedzi

Nie chcę tu polemizować z Panem co do meritum sprawy. Bo przecież sprawy poruszane przez Pana i poprzedników są o tyle jeszcze nieskrystalizowane, że był bym tylko jednym z długiego szeregu dyskutantów w polemice, która i tak (co jest z góry do przewidzenia) nie da na razie ostatecznych rezultatów

Pragnę jednak wyjaśnić, że zapatrywanie sporego grona tej „braci żeglarskiej" do której i siebie Pan zalicza, jest trochę inne na sposób i formę w jakiej ewentualnie polemika co do tej czy innej sprawy może być prowadzona.

Może spotkam się z zarzutem, że poglądy moje i wielu kolegów żeglarzy są zacofane. Pomimo to jednak, uważam że żeglarza sportsmena winna cechować przede wszystkim cecha zwykłych grzeczności i to we wszystkich poczynaniach. Wiem że nie ma ludzi nieomylnych, że czyjeś rozumowania mogą być oparte na wręcz błędnych przesłankach, ale również wiem, że ludzie ci (a w danym wypadku chodzi o kolegów żeglarzy, członków naszej „braci żeglarskiej") swoje opinie wypowiedzieli na podstawie gruntownego przemyślenia sprawy i na podstawie praktyki i doświadczenia nie mniejszego niż Pana, kolego Karpiński.

Kończąc moje krótkie wywody (może też mylne) zwracam się z wezwaniem do Kolegi: prowadźmy naszą pracę dla dobra żeglarstwa dalej wspólnie; niech każdy dołoży tu swoją cegiełkę, niech na tym tle jeszcze niejedna dyskusja powstanie — to będzie tylko z korzyścią dla sprawy. Ale nie wolno nam naszych ewentualnych oponentów wyśmiewać, być w stosunku do nich niegrzecznie złośliwym i nie wolno czynić różnych, conajmniej niewłaściwych, aluzji w stosunku do klubów, bo mając największy kult dla klubu swego, żaden żeglarz tego nie ścierpi i będzie stawał do walki w obronie swego klubu jak staje w zawodach żeglarskich, to znaczy walcząc do ostatka i stosując wszystkie środki jakie, jako żeglarz-gentelman ma do rozporządzenia.

Jerzy Lisicki

Sporty wodne w wojsku

Spośród Wojskowych Klubów Sportowych przodujące miejsce w sportach wodnych zajmuje W. K. S. „Prosna" w Kaliszu. Klub ma od kilku lat dobrze zorganizowaną sekcję wioślarską, która wzorem lat poprzednich wykazała wysoki poziom, zajmując 13-te miejsce na 42 kluby wykazane w tabeli punktacyjnej P. Z. T. W. za r. 1937. Spośród zaś W. K. S. figurujących w tej tabeli „Prosna" jest pierwszą.



Trening kajakowców W.K.S. „Prosna" na basenie zimowym.

Obok sekcji wioślarskiej w roku ubiegłym powstała w klubie sekcja kajakowa, która rozwinęła żywą i wszechstronną działalność, osiągając mimo trudności finansowych i braku sprzętu piękne wyniki już w pierwszym roku swego istnienia. W bilansie sportowym za r. ub. sekcja wykazuje się 2-ma odznakami turystycznymi, 3-ma odznakami sprawności, 12-ma nowomianowanymi „włóczęgami" 4132-ma km. turystycznymi (nie licząc spacerów) i 111-ma punktami regatowymi, z którymi znalazła się na zaszczytnym 12-ym miejscu na 57 klubów figurujących w tabeli punktacyjnej P. Z. K. Z końcem roku sekcja liczy 43 członków spośród których ma 2 sędziów okręgowych, 1 dypl. instruktora P. Z. K. i 2 przodowników Odznaki Turystycznej i 21 zawodników. Szczególnie godnym uwagi jest silne nastawienie sekcji na żeglarstwo. Zdawałoby się, że ten piękny sport ma najmniej widoków na rozwój w Kaliszu, lecz kilku entuzjastów płótna i wiatru energicznie zabrali się do pracy, rozglądając się nie tylko za odpowiednią wodą w okolicy lecz i dostosowując się do warunków miejscowych. Zorganizowano kurs żeglarski na miejscu, obóz żeglarski w Kiek-



Pierwszy wyjazd żeglarzy W.K.S. „Prosna" w dn. 18 stycznia r. b.

rzu, obesłano pływanie morskie „Zawiszy Czarnego" i przeszkolono z b. dobrym wynikiem kilku członków na kursie żeglarstwa śródlądowego w O. Y. K. R P. w Augustowie. Żeglarze „Prosny" brali udział w 2-ch regatach na Kiekrzu w silnej konkurencji obcej i startując w trzech konkurencjach, zajęli we wszystkich pierwsze miejsce, zdobywając Mistrzostwo Okręgu Poznańskiego P. Z. K. i Mistrzostwo Kalisza.

Z nastaniem zimy wodniacy „Prosny" bynajmniej nie zapadli w śpiączkę zimową. Oprócz teoretycznego kursu żeglarskiego dla zawodników kajakowych, których zastęp pokaźnie powiększył się, w klubowym Ośrodku Sportów Wodnych odbywają się regularne i intensywne treningi wszystkich wioślarzy i kajakowców na basenie zimowym. „Prosna" może poszczycić się specjalnym urządzeniem do treningów kajakowych, przypuszczalnie jedynym w Polsce, które wykazało duże zalety. Żeglarzom wprawdzie nie udało się wypróbować dopiero zbudowanego ślizgu żaglowego, gdyż gwałtowna odwilż zniszczyła powłokę lodową, lecz powetowali oni to sobie tym, że wyzyskali falę powodziową i silne wiatry i w dniu 18 stycznia, gdy inne rzeki i jeziora były skute lodem, „otworzyli" sezon żeglarski 1938, będąc niewątpliwie „pierwszymi na wodzie".

Podkreślić należy, że sekcja kajakowa „Prosny", jako pierwsza i, jako dotąd, jedyna w Kaliszu jednostka zorganizowanych i zrzeszonych w P. Z. K. kajakowców, prowadzi bardzo energiczną akcję, propagując racjonalny sport kajakowy na gruncie miejscowym, gdzie dotąd nie był znany.

Jeżeli wreszcie chodzi o sport pływacki, to mimo posiadania dobrych instruktorów i dobrych pływaków, rozwój pływactwa nie tylko w W. K. S. „Prosna" lecz i w całym Kaliszu napotyka na poważną przeszkodę w postaci braku pływalni (sama Prosna nie daje dobrych warunków). Miasto jednak przy pomocy władz państwowych i wojskowych przystąpiło do budowy nowoczesnej pływalni i miejmy nadzieję, że przepowiednie optymistów według których pływalnia będzie oddana do użytku już w lipcu b. r. — spełnią się.

Dz.

Kronika wioślarska

Zniżki kolejowe na Sejmik wioślarski

Ministerstwo Komunikacji zarządzeniem swym z dnia 26 stycznia r. b. przyznało 50% zniżki kolejowe uczestnikom Sejmiku z miejsca zamieszkania do Warszawy i z powrotem.

Zwracamy uwagę, że w myśl nowych przepisów każdy posiadacz imiennej karty uczestnictwa posiadać musi również legitymację członkowską z fotografią w myśl wytycznych, podanych okólnikiem Nr 17 z dnia 15 grudnia ub. r.

Zmiana terminu Sejmiku

Ze względu na trudności techniczne, związane z przygotowaniem Sejmiku (wprowadzenie nowego statutu) oraz prośby ze strony klubów, Komitet Wykonawczy PZTW postanowił wyjątkowo w roku bieżącym przesunąć termin XIX Sejmiku Wioślarskiego na dzień 6 marca r. b.

Projekty wioślarzy-akademików

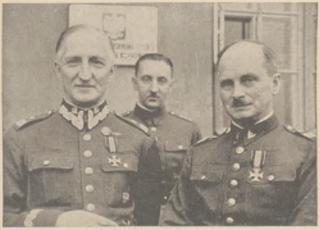
Centrala AZS-ów prowadzi obecnie pertraktacje ze Zw. Belgijskim w sprawie rozegrania w r. b. meczu reprezentacji akademickich Polska—Belgia. Zawody odbyły by się w maju w Belgii.

Również prowadzone są pertraktacje w sprawie rozegrania akademickiego meczu wioślarskiego Polska—Włochy.

Polska Węgry

Mecz wioślarski Polska—Węgry, który jak wiadomo, odbędzie się latem r. b. na terenie Polski nie ma jeszcze ustalonego miejsca.

Ponieważ Węgrzy domagają się toru o przepisowej 2.000 mtr. długości, zatem tor w Brdyujściu nie może wchodzić w rachubę, gdyż jest za krótki, — pozostaje więc jez. Witobelskie i Gopło. W ostatnim wypadku strona reprezentacyjna odbyła by się w Inowrocławiu.



Gen. Józef Olszyna-Wilczyński i nowomianowany dyrektor P.U.W.F. i P.W. gen. Kazimierz Sawicki.

Kronika żeglarska

Z prac Kom. Techn. PZŻ

Jako główne swe zadanie Komisja Techniczna PZŻ. przyjęła poprawienie i wydanie przepisów budowlanych, rejestracyjnych i pomiarowych PZŻ. Ostatnie Walne Zgromadzenie PZŻ przelało na Zarząd Związku swą moc dla przeprowadzenia tych spraw. Poprzednia komisja przygotowała materiały na temat przepisów budowlanych Natomiast przepisy pomiarowe i rejestracyjne należało przerobić z gruntu, opierając się na maetriałach b. starych i zupełnie nie uporządkowanych. Projekt tych trzech przepisów komisja techniczna ukończyła opracowywać 15 grudnia 1937 r.

Obecnie trwa uzgadnianie z wnioskami poszczególnych członków zarządu po czym zostaną one ostatecznie przyjęte przez Zarząd PZŻ.

Równocześnie pracowała komisja dla sprawy monotypu 8 m² żagla. Komisja rozpatrzyła nadesłane na ogłoszona w marcu 37 r. konkurs, prace. Zebrane oferty stoczni wykazały przeciętną cenę monotypu wg tych projektów na około 350 zł. Jednak ze względu na to, że konstrukcje te odbiegają od utartego wzoru jachtu do którego przyzwyczaił się ogół żeglarzy, komisja orzekła, że żaden z nich nie nadaje się do budowy.

Wobec tego na posiedzeniu wspólnym z komisją techniczną w połowie grudnia ubiegłego roku ustalono wytyczne pożądanej konstrukcji.

Na podstawie tych wytycznych komisja techniczna opracowała projekt nowy. Koszt budowy monotypu wg nowych planów wyniesie na stoczni warszawskiej 450 zł.

Charakteryzować się będzie znaczną szybkością i zwrotnością, dobrą statecznością. Poza tym będzie bardzo łatwy do samodzielnej budowy.

Rysunki tego nowego projektu były wyłożone do przejżenia w PZŻ 17 - 29-I-38 r. Można więc wpisywać swoje wnioski i dezyderaty.

Komisja Techniczna sprawę monotypu uważa za najpilniejszą po przepisach budowlanych. Posiadanie bowiem monotypu taniego umożliwi rozszerzenie żeglarstwa i zaopatrzenie się w dostateczną flotyllę klubom słabszym fi [illegible]

[illegible] *T. Sołtyk*

Z Klubu Żeglarskiego L.M.K. „Gryf" w Gdyni

28.XII. r. ub. w sali Stowarzyszenia Urzędników Banku Rolnego w Gdyni odbyło się doroczne walne zebranie Klubu Żeglarskiego L.M.K. „Gryf".

Po normalnym zagajeniu, wygłoszonym przez prezesa Klubu Kmdr. Inż. A Garnuszewskiego, zebranie poprowadził żeglarz mgr. Berek.

Zarząd Klubu wystąpił z obszernym sprawozdaniem z działalności za rok ubiegły.

Stwierdzono, że program Klubu został zrealizowany w 100%.

Szkolenie teoretyczne w salach wykładowych i praktyczne na jachtach odbywały się planowo i regularnie

Utworzone zostały nowe następujące kursy:

a) kurs teoretyczny na stopień żeglarza morskiego dla uczniów liceum handlowego w Gdyni, zrzeszonych w sekcji jachtingowej Ligi Morskiej i Kolonialnej,

b) drugi z kolei teoretyczny kurs na stopień sternika jachtowego. Na kurs uczęszcza 24 żeglarzy.

c) kurs teoretyczny dla kandydatów na kapitanów morskiej żeglugi jachtowej. Na kurs uczęszcza 9 sterników.

Szkolenie praktyczne odbywały się na jachtach Klubu oraz na łodzi ratunkowej.

W żegludze przybrzeżnej odbyto 122 wyjścia jachtami w morze, odpowiadające 751 godzinom pływania.

Największą ilość wyjść miał jacht „Olga", przed „Irką", „Albatrosem" i „Kapewiakiem".

Prócz tego jacht „Albatros" odbył 4 dalekomorskie podróże ćwiczebne: 1) Gdynia—Kalmar—Visby—Gdynia ogółem 249 godz. 676,5 mil morskich, 2) Gdynia—Karlskrona Karlshamn—Gdynia ogółem 273 godz. 563.5 mil morskich, 3) Gdynia—Bornholm—Kopenhaga—Gdynia ogółem 376 godz. 716 mil morskich, 4) Gdynia—Bałtyk—Gdynia ogółem 80 godz. 195 mil morskich. Razem: 978 godz. 2151 mil morskich.

Ogółem z jachtów korzystało 106 osób przy łącznej ilości 11.685 godzin pływania.

Jacht „Olga" brał udział w dwóch regatach międzyklubowych, organizowanych przez Jacht-Klub-Polski, przyczym 27 czerwca zdobył pierwsze miejsce.

Sekcja wioślarska dysponowała jedną ratowniczą łodzią kompletnie wyposażoną i wypożyczoną przez Tow. Żeglugowe „Gdynia Ameryka",oraz łodziami i kajakami poszczególnych członków.

Na łodzi ratowniczej odbyto 133 godz. obowiązkowego przeszkolenia wioślarskiego dla kandydatów na żeglarzy oraz wycieczek.

Członek Klubu p. J. Kuczyński, por. żegl. wielk., z załogą składającą się z 6-ciu osób na łodzi ratowniczej odbył podróż do Sztokholmu i z powrotem do Gdyni, udowadniając w ten sposób, że turystykę dalekomorską można uprawiać również na łodziach wiosłowych.

W konkursie łodzi udekorowanych na Święto Morza, Klub zdobył nagrodę w postaci pięknego albumu.

W sekcji pływackiej zorganizowano naukę pływania dla członków Klubu oraz z upoważnienia Urzędu Morskiego sprawdzanie umiejętności pływania dla kierowników łodzi pasażerskich. Po za tym 26 sierpnia urządzono zawody sprawności pływackiej miasta Gdyni; odbyto 9 konkurencji przyczym członek Klubu p. Antkowiak zdobył pierwsze miejsce w konkurencji na 400 m. stylem dowolnym.

Klub brał czynny udział we wszystkich imprezach Ligi Morskiej i Kolonialnej organizowanych przez miejscowy obwód.

Klub Żeglarski „Gryf" istnieje od 1928 r. Obecnie liczy 158 członków, a wartość jego majątku według ostatniej inwentury wynosi 21.355. zł.

W najbliższej przyszłości Klub przenosi swoją siedzibę na nowo przydzielone miejsce przy basenie jachtowym, gdzie Liga Morska i Kolonialna zamierza wybudować specjalny pawilon dla potrzeb miejscowego obwodu oraz Klubu.

Nowy Zarząd Klubu ukonstytuował się w składzie następującym:

Kmdr. Inż. A. Garnuszewski — [illegible]
Por. mar. W. Rutkowski — wiceprezes
stern. jacht. B. Sychowski — kapitan przystani
„ „ Z. Cybulski — gospodarz
p. B. Janiszewska — skarbnik
p. J. Żelichowski — sekretarz.

Zastępcy:

Kapitan przystani, stern. jacht. W. Walas,
gospodarza, „ „ p. Dr. Z. Kopertyńska
i skarbnika „ „ p. Tomaszewski.

Kierownicy sekcji:

żeglarskiej — por. mar. handl. A. Obłułowicz
wioślarskiej — stern. jacht. J. Slenzak
pływackiej — p. Łazowski.

Zebranie Walne zakończyło się po dłuższych debatach dotyczących programu działalności Klubu na rok następny.

XIII Międzynarodowy tydzień żeglarstwa lodowego

W końcu marca 1938 r. Estoński Yacht Club organizuje XIII Międzynarodowy Tydzień Żeglarstwa Lodowego na jeziorze Ulemiste. Ostateczny termin regat nie jest jeszcze ustalony, będzie bowiem zależał od warunków lodowych.

Przewidziane są cztery wyścigi dla ślizgów wszystkich klas Europejskiej Unii Jachtingu Lodowego (E. E. U.).

Kalendarzyk międzynarodowych regat żeglarskich na r. 1938

Od dn. 18 do 25 czerwca Yacht Club von Deutschland organizuje w Kilonii tydzień regat międzynarodowych (Kieler Woche).

Mistrzostwa Europy w klasie „Star" rozegrane będą w Kilonii od dn. 18 do 23 lipca.

Od dnia 14 do 19 lipca w zatoce gdańskiej odbędzie się Międzynarodowy tydzień regat żeglarskich (Danzig—Zoppoter Woche). W ramach tygodnia przewidziany jest wyścig o nagrodę senatu W. M. Gdańska dla jachtów klasy 6-m-R, oraz wiele innych.

Mistrzostwa Europy w klasie jolek olimpijskich „O" zorganizowane będą przez Monachijski Yacht Club na jeziorze Starnberger w terminie od 1 do 6 sierpnia.

Z podróży „Daru Pomorza"

Statek szkolny „Dar Pomorza" opuścił Port de France na Martynice, gdzie spędził święta i spotykał Nowy Rok. Na statku wszystko w porządku. W St. Pierre na Martynice statek zatrzymał się na 1 dzień, aby zabrać skamieniałości powstałe wskutek zniszczenia miasta przez wybuch wulkana Mont Pele, a w dalszej podróży „Dar Pomorza" zatrzyma się w Port of Prince na Haiti a w końcu lutego w Hawannie na Kubie.

Uczczenie zasług gen. Zaruskiego

Dn. 22 stycznia r. b. na zebraniu „Zawiszaków" (uczestników rejsów harcerskiego statku szkolnego „Zawisza Czarny") odbyło się uroczyste wręczenie modelu „Zawiszy Czarnego" gen. Mariuszowi Zaruskiemu, dowódcy tego żaglowca. W czasie zebrania, w którym wzięło udział kilkudziesięciu żeglarzy, imieniem „Zawiszaków" przemówił kierownik harcerskich drużyn żeglarskich p. Bublewski, podkreślając doniosłą rolę, jaką gen. Zaruski odegrał w polskim sporcie yachtowym, szczególnie jako dowódca statku szkolnego „Zawisza Czarny".

Gen. Zaruski w serdecznych słowach podziękował za dar, stwierdzając, że jest to najmilsza pamiątka, jaką kiedykolwiek otrzymał.

Tydzień sportów zimowych na jez. Charzykowskim

Na zebraniu klubu żeglarskiego w Chojnicach ustalono termin tygodnia sportów zimowych na jeziorze Charzykowskim. Odbędzie się on — o ile warunki atmosferyczne dopiszą — od 13—20 lutego. W regatach jachtingowych spodziewany jest udział ślizgowców z Torunia, Gdyni, Warszawy i Augustowa.

Kronika pływacka

Instruktorski kurs pływacki dla Kadry

Na ostatnio zorganizowany przez Zw. WKS miesięczny kurs instruktorski pływania dla kadry, który zaczął się 2 lutego, wpłynęło 100 zgłoszeń.

Niestety miejsc było tylko trzydzieści. I tak przekroczono przewidywaną liczbę, przyjmując 35 kandydatów. Prócz tego przyjęto jedenastu oficerów, którzy brali udział w kursie treningowym do pięcioboju. Będą oni mieli okazję podczas kursu nadrobić swoje braki w pływaniu, co niewątpliwie wpłynie dodatnio na ogólne wyniki w pięcioboju.

Kursy pływackie w Gdyni

Pod hasłem „Naucz się pływać przed latem" Polska YMCA zorganizowała kilka dwumiesięcznych kursów nauki pływania w wspaniałym basenie krytym Państwowej Szkoły Morskiej pod fachowym kierownictwem prof. Bereśniewicza, absolwenta C.I.W.F. Kurs obejmuje 16 lekcyj dwa razy w tygodniu we wtorki i piątki od godz. 20—21 dla kobiet i od 21—22 dla mężczyzn.

Na kursy przyjmowani są w równej mierze tak nieumiejący pływać jak i zaawansowani. Doskonałe szatnie, gorące natryski, woda czysta filtrowana i odkażana o stałej temperaturze 23 stopnie C., troskliwa opieka instruktorska zapewniają miłe i pożyteczne spędzenie czasu.

Zimowe mistrzostwa pływackie Śląska

Na krytej pływalni w Siemianowicach odbyły się dn. 2 lutego zimowe mistrzostwa pływackie Śląska. Na starcie stanęło ogółem 125 zawodniczek i zawodników z 6 klubów, przy czym najliczniej był reprezentowany miejscowy klub, który stawił 38 zawodników. Dalej idzie EKS, Dąb, PTP, Pogoń. Na uwagę zasługują wyniki uzyskane przez Heidricha i Bollównę, które świadczą o sumiennej zaprawie jako zawodnicy ci przechodzą zimą. Dobre wyniki uzyskali również zawodnicy klasy drugiej; miejscami osiągnęli oni wyniki lepsze aniżeli klasa pierwsza.

Zawody uważać należy w zupełności za udane pod każdym względem.

Walki o miejsca w każdej niemal konkurencji były wyrównane co świadczy o wysokim poziomie zawodników śląskich. Zainteresowanie zawodami u publiczności bardzo duże. Zawody przeprowadzone były sprawnie, bez nużących przerw.

W drugiej części zawodów sensacją dnia było zwycięstwo Jędrysika nad Priebem. Obydwaj ci młodzi zawodnicy dochodzą do czoła polskiej elity crawlistów. Piękny wynik uzyskał również Wypukoł w klasie drugiej. Niespodzianką był również „martwy bieg" pań, gdzie zawodniczka EKS Fonfarówna dotrzymała pola znanej Materównie.

Wyniki:

KLASA I.

200 m klasycznym panów: 1. Heidrich (Dąb) 2.49 (nowy rekord hali). 2. Rusin (EKS) 3.01. 3. Widera (PTP).

Sztafeta 4× 100 m stylem dowolnym pań: 1. Dąb 6.21 min.

200 m klas.—pań: 1. Koźlikówna (KPS) 3.50,8 m. 2. Skrzypkówna (Dąb) 4.15. 3. Hanzlikówna (KPS) 4.19.

100 m nawznak — panów: 1. Münk (Pogoń) 1.32. 2. Królik (KPS). 3. Cypukoł (Pogoń).

100 m nawznak — pań: 1. Fankini (Dąb) 1.55,3 m. 2. Skrzypkówna (Dąb) 2.11,2.

100 m stylem dowolnym— panów: 1. Wypukoł 1.11,2 m. 2. Thiel (EKS) 1.14,6 m. 3. Hardt (Gisz.) 1.18 m.

Sztafeta 4×100 dowolnym — pań: 1. Dąb 7.22 m. 2. Pogoń 7.35,4 m.

100 m stylem dowolnym — pań: 1. Maniurzanka (Pogoń) 1.37,2. 2. Berlikówna (KPS) 1.38.

SKOKI.

Panowie I kl.: 1. Ziaja 98.50. 2. Maerz 97.78. 3. Bredlich 92.56. 4. Jędrysik.

II kl.: 1. Machura 44 pkt. 2. Skorupka 38,50. 3. Petrowski 39.25.

Sztafety 4×200: 1.EKS 10,41. 2. Giszowiec 16,57. 3 Dąb 11,15. 4. K. P. Siemianowice 11,26.

Klasyfikacja ogólna: 1. Dąb 517,5. 2. EKS 452,5. 3. Pogoń 318. 4. Siemianowice 259 5 Brzeziny Śl. 6. Giszowiec. 7. Świętochłowice.

GISZOWIEC — EKS 3:1 (1:1).

EKS grał bez Karliczka I. Drużyna niemiecka ustępowała Giszowcowi zespołowo, jakkolwiek miała przewagę techniczną. Wysoką klasę zademonstrowali u Giszowca bramkarz Bochenek i Halor. Bramki zdobyli dla zwycięzców: Halor, Madej i Jędrysik; dla EKS Karliczek II.

Trener węgierski na Śląsku

Na Śląsk przybył trener węgierski Rayki, który będzie prowadził treningi pływaków śląskich w trzech miejscowościach: Katowicach, Siemianowicach i Giszowcu.

Rayki jest bratem trenera, który ćwiczył ostatnio grupę waterpolistów w Warszawie. Na Węgrzech pod jego opieką znajdują się czołowi pływacy a m. in. mistrz olimpijski Csik.

Trzeba zaznaczyć, że Rayki został sprowadzony na Śląsk wyłącznym kosztem Śląskiego Okr. Związku Pływackiego.

Zawody pływackie u akademików

Na basenie w Domu Akademickim odbyły się pływackie zawody wewnętrzne AZS-u. Z ważniejszych wyników warto wymienić:

Panowie:

100 m st. klas.: 1) Maszner 1:23,8.
200 m st. klas.: 1) Rudzisz 3:02,2.
100 m st. dow.: 1) Thiem 1:11,7. 2) Czarnecki 1:15,0.
200 m st. dow.: 1) Karpiński II 3:06,0.
400 m st. dow.: 1) Czarnecki c:04,6.
100 m st. grzb.: 1) Lenert 1:17,6. 2) Gumkowski 1:27,0

Panie:

100 m st. dow.: 1) Lewandowska 1:35,9.
100 m st. klas.: 1) Modzelewska 1:54,0.

Hveger bije własne rekordy

Młodziutka fenomenalna duńska pływaczka Hveger, która od kilku tygodni co niedzielę ustanawia rekordy światowe, zaatakowała w niedzielę w Aarhus własny rekord światowy, ustanowiony przed tygodniem na 300 m stylem dowolnym. Atak zakończył się pełnym powodzeniem. Hveger uzyskała czas 3:46,2, poprawiając swój wynik z ub. niedzieli prawie o 2 sekundy.

BYDGOSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE
zawiadamia, że
na rocznym walnym zebraniu, odbytym w dniu 13 grudnia 1937 r., zarząd ukonstytuował się w roku 1938 jak następuje:

Prezes — Dyr. Witold Czajkowski
Wiceprezesi — Dyr. Józef Kitkowski i Stanisław Stolpe
Sekretarz — Dyr. Władysław Żewicki
Zast. sekretarza — Marian Dudkowski
Skarbnik — Stefan Marchlewski
Zast. skarbnika — Kazimierz Redlarski
Naczelnik — Edmund Treuchel
Zast. naczelnika — Franciszek Wiśniewski
Gospodarz admin. — Edmund Berndt
Zast. gosp. admin. — Edmund Kowalski
Gospodarz taboru — Edmund Cieślelski
Zast. gosp. taboru — Paweł Jakubowski
Radni — Dr. Stefan Siemiatkowski, Stefan Jabłoniewski, Edmund Jankowski

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 — właściciel Maria Majcherowa
Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk. M. Starzyński i S-ka, Chłodna 37, tel. 669-46